

今ここにある課題「2024年問題」

少子高齢化の加速による社会構造の変化や、働き方の多様化により、「労働力不足」はさまざまな業界で深刻化している。とりわけ人手不足が叫ばれるのが、私たちの生活を支える建設、医療、そして物流業界だ。危機に直面する現場における課題と、その背景にあるもの、そして政府は解決に向けてどのような策を打ち出すのか、最新の政府動向や具体的な政策とともに解説する。

少子高齢化と働き方改革のダブルパンチ

少子高齢化する国、ニッポン。大々的に報道されたとおり、昨年の合計特殊出生率は1.20で過去最低となり、東京ではついに1を下回った。こうした状況下で、既に一部の業界では人手不足が顕著となり、その影響による倒産も増加してきている。そこに追い打ちをかけているのが「2024年問題」である。

「2024年問題」についておさらいすると、2019年に施行された「働き方改革関連法」で定められた時間外労働の上限規制適用の猶予措置(5年間)の終了に伴い、今年4月1日より「自動車運転業務、建設事業、医師等」の3業種で労働力不足が加速する—という労働市場の課題のことである。

建設・医療における2024年問題

上記3業種のうち、最も深刻度合いが高く、政府が力を入れている「物流業界」については後の章で詳しく取り上げることとし、本章では「建設・医療業界」の状況について整理する。

建設業界においては、2017年12月に日本建設業連合会(日建連)が「週休二日実現行動計画」を発表するなど働き方改革への対応を進める姿勢を見せてきた。しかし、業界として長時間労働が慢性化しており、日建連のデータによると、2023年時点で週休2日を実現できている事業所は半数程度と、休日も少ない。そんな中での時間外労働上限規制により、住宅着工は10年ぶりの低水準。現在進行中の多くの建設プロジェクトでも遅延が発生し、国の一大イベントである

大阪万博においてもパビリオン建設が大幅に遅れ、開催すら危ぶまれているのは報道の通りである。

こうした状況に、国交省も動いた。建設業法を改正し、監理技術者が兼任可能な範囲を拡大して労働力不足による短期的影響を緩和。同時に、不当に低い請負代金や著しく短い工期での契約締結を発注者・受注者双方に禁止することで、建設業における円滑な価格転嫁や労働者の処遇改善を進めて人材を呼び込む姿勢を示した。また、一部で実務経験の年数に関する制限を撤廃するなど、技術検定の受験資格を全体的に緩和し、中長期的な担い手の確保・育成を図るなど、制度も見直した。

岸田首相は、建設業について「未来への前向きな新3K(給料がよく、休暇が取れ、希望が持てる)産業に変えていかねばならない」と述べているが、長らく「3K」産業として労働者から敬遠されてきた建設業が、これら施策を通じどう

変化するか、注目したい。

次に医療業界だが、高齢者増加に伴う医療需要の高まりに加え、医療ニーズの高度化・多様化の中、医療従事者のマンパワーが全国的に、特に過疎化の進む地域医療においてははいっそう不足している。こうした状況もあり、約4割が過労死ラインを超過する年960時間超、約1割は年1,860時間超もの時間外・休日労働を行っていたとの調査もあり、勤務医の長時間労働が問題視されていた。

医師の働き方改革の推進については厚労省を中心に2017年頃から検討され、法令改正により、医師の担っている業務を他医療スタッフへ分担する「タスクシフト/シェア」を進めるべく施策が打たれてきた。また、各医療機関が実施する、勤務環境改善の取り組みに対する支援にも予算を割いている。さらに文科省では、医学部を置く国公立大学に対して最先端医療設備の整備や、高度医療人材の養成に対し支援する事業などを展

【図表1】建設・医療の2024年問題における政府の対応

建設

未来への前向きな「新3K」
(給料がよく、休暇が取れ、
希望が持てる) 産業を目指す

法改正

建設業法の改正

- ・監理技術者が兼任可能な範囲を拡大
→人手不足に対応
- ・不当に低い請負代金や著しく短い工期での契約締結を禁止
→円滑な価格転嫁を推進

制度改正

技術検定の受験資格緩和

一部で実務経験の年数に関する制限を撤廃するなど
→中長期的な担い手の確保・育成

医療

「自己研鑽」という名目で
真面目な医師に長時間労働を強い
業界構造にメス

法改正

医療法等の一部改正

- ・他医療スタッフによる一部医療行為が可能に
→業務集中を緩和

予算

勤務環境改善の取り組みに対する支援
(R6年度予算95億円)

→労働時間の短縮計画の策定を推進

高度医療人材養成事業

(R5年度補正予算140億円)

高度医療人材養成拠点形成事業

(R6年度予算21億円【新規】)

→高度医療の実現を支援

開し、高度医療の実現を図ろうとしている。

神戸市の病院に勤務していた当時26歳の専攻医が、長時間労働を苦に自殺するなどの痛ましい事件もあり、勤務医を取り巻く環境によりやくスポットが当たりつつある。「自己研鑽」という名目で長時間労働が常態化し、真面目な医師を搾取するような業界構造が変わることを望む。

最大の危機は「物流」にある

それでは、最も深刻度の高い物流業界の状況はどうだろうか。物流の9割以上を支えるトラックだが、その運転手は全職種平均に比べ2倍もの人手不足となっており、その年齢構成も著しく高齢化している。その理由として、労働時間は長く、賃金は低い、という労働環境の悪さがある。一方で、EC市場拡大に伴い貨物量は増加、さらに小口多頻度化が物流の非効率を招く、といったダブルパンチ、トリプルパンチに打たれている状況だ。そんな中、2024年4月からの時間外労働の上限規制開始がとどめとなり、2024年には14.2%、2030年には34.1%の輸送能力が不足、つまり3割以上の荷物が届かなくなると試算されている。

こうした危機的状況を前に、政府も手をこまねいていたわけではない。5年間の物流政策の大きな方向性を定める総合物流施策大綱の中でも、2024年問題について触れており、策定年の2021年時点から政府が危機感をもつ

ていたことがわかる。国交省・農水省・経産省の3省合同で設置された「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を経て、まさに2024年問題を1年後に控えたタイミング、2023年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が発足した。当該会議内の議論から、労働力不足にあえぐ物流業界の構造を、政府がどう変えていこうとしているのかが見えてくる。流れを時系列に見ていこう。

施策の効果と当面の対策

会議発足から3カ月後、2023年6月の第2回会議で発表された「物流革新に向けた政策パッケージ」において、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容の3つの施策の方向性が提示された。24年に不足が予想される輸送力分は23年度中に当該政策パッケージ内容を実施することでカバーし、その後の不足分に関しては、中長期計画で対応するとした。

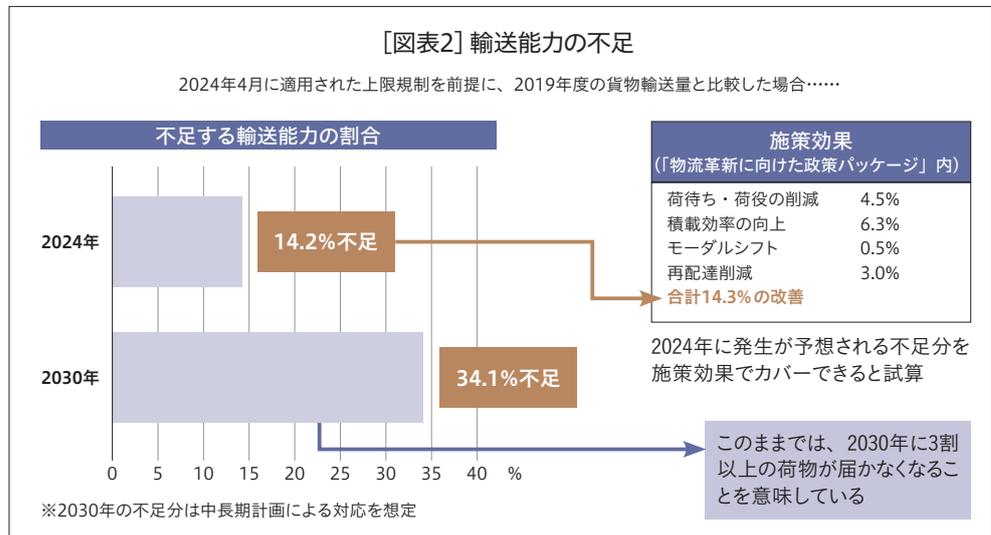
また同日に、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取

組に関するガイドライン」も発表され、「2時間以内ルール」が定められた。いわゆる「荷待ち」「荷役」といった、ドライバーの「運転以外の業務」にかかる時間を制限するものだ。「荷待ち」は荷物の積み下ろし待ちや指示待ちの時間など、荷主や物流施設の都合でドライバーが待機している時間、「荷役」は荷物の積み下ろしや運搬などに従事している時間を指す。本来ドライバーの業務ではないものの、長年黙認されてきたこれらの時間にメスを入れ、ドライバーの負担を減らす形をとることとなった。

さらに23年7月からは「トラックGメン」を設置し、荷主企業や元請事業者の事情で物流業者に負担や不利益が生じていないかの監視をスタートすると発表。実際、24年1月にはヤマト運輸など2社に対し、是正勧告を行うなどの成果をあげている。

こうした当面の対策に加え、法改正や告示など規制的措施も講じ、未来の物流を見据えて業界を構造から変えようとドラステックな動きをした。それが、24年4月26日の「流通業務総合効率化

【図表2】輸送能力の不足



Chie Sunohara

株式会社電通パブリック・アカウント・センターパブリック・コンサルティング部シニア・コンサルタント
東京大学経済学部卒業。2007年、BNPパリバ証券入社。株式デリバティブ商品の
ストラクチャリングセールスを担当したのち、PIMCOにて法人向け運用商品のレポーティングに従事。
11年電通入社。グローバル事業局にて海外子会社管理、グローバルナレッジシェアを担当したのち、
金融プロジェクト参画。国内外の金融機関に対する広告／商品／事業戦略立案を多数手掛ける。
23年1月より、パブリック・コンサルティング部にて民間企業への政策情報のコンサルティング業務に従事。

法]「貨物自動車運送事業法」(いわゆる「物流関連2法」)の改正だ。この改正は、「物流革新に向けた政策パッケージ」の中で「規制措置の導入」を「次期通常国会での法制化」として実施するとうたわれていたものである。

規制措置① 物流効率化の義務付け

物流関連2法のうち、「流通業務総合効率化法」の改正のポイントは、“荷主側に”物流の効率化への取り組みを迫ったという点だ。一定以上の規模の事業者を特定事業者、一定以上の規模の荷主を特定荷主とした上で、特定事業者に対しては中長期計画策定と定期報告を、さらに特定荷主には計画策定を行う「物流統括管理者」の選任も義務付けた。この「物流統括管理者」は、物流改善の責任者として役員クラスから選任する必要がある。この特定事業者に当てはまる企業は数多く、特に特定荷主に関しては3,000社程度が該当するともいわれており、大きな社会的影響がありそうだ。また、特定事業者のみならず全ての荷主について、「荷待ち・荷役時間の削減」「積載率向上」の2つをKPIとして物流効率化に取り組む努力義務が課された。

これら物流効率化のKPIについては、好意的な評価が多く聞こえる。物流事業者だけでなく荷主の連携も必要となるKPIであることから、物流業界全体の効率アップにつながる事が期待され、長く続いてきた議論が2024年問題を契機に結実したといえるだろう。

規制措置② 商慣行の見直し

2024年3月22日に、「標準的な運賃」

および「標準運送約款」の見直しが告示された。平均8%の運賃引き上げや、荷待ちや荷役などの対価についての標準額が示されたことで、荷主等への適正な転嫁が進むことが期待される。

また、運賃の10%を「下請手数料」として、運賃とは別に収受することも記載された。物流業界は、荷主から一次請けをした会社の下に多くの下請け会社が連なる「多重下請構造」となっていることが多く、ドライバーの低賃金や輸送の非効率を引き起こしている指摘されていた。今回政府は「下請手数料」を設定することで、業界の慣習であった多重下請構造を取りづらくし、ドライバーの賃上げにつなげたい考えだ。

さらに、物流関連2法のうち「貨物自動車運送事業法」の改正によって、実運送事業者の名称などを記載した「実運送体制管理簿」の作成や、運送契約の締結に際して提供する役務の内容や対価などを記載した書面作成が義務化された。加えて、下請けに出す行為の適正化について、特定事業者においては管理規定の作成や責任者の選任を義務付けるなど、徹底して多重下請構造を解消していく姿勢が見て取れる。

99%以上が中小企業であるトラック業界において、多重下請構造でしわ寄せを食うのは末端の下請け運送会社だった。国を挙げて賃上げを実現していこうとしている岸田政権において、この状況は看過しがたく、法改正+告示でその是正に動いた形である。

消費者の意識改革： 宅配に関する行動変容

政府は、消費者に対しても働きかけを行う方針だ。EC市場の増大に伴い個人

向けの荷物が増加する一方、即日配達や「送料無料」の表示などが、物流にかかるコストについて、消費者を無自覚にしまっている。そんな中政府は、「物流革新に向けた政策パッケージ」の「③荷主・消費者の行動変容」として、再配達率の半減を掲げた。消費者に対し、政府広報やメディアを通じて置き配やコンビニ受け取り、あるいは「ゆとりある配達日時指定」を呼びかけることで、現状の再配達率12%を6%に半減させたい狙いだ。実際、今年2月から3月に、アニメ「ちびまる子ちゃん」のキャラクターが再配達削減を呼びかけるテレビCMをご覧になった方もいるかもしれない。

ただし、物流の7割はBtoB物流ともいわれており、2024年問題の根幹はこれまでの非効率な物流や下請けに負担を強いる商慣行である。もちろん、BtoC物流においては消費者の行動変容が重要であるため、消費者に情報を届けその行動に影響を及ぼす役目を持つメディアが再配達に関する報道に時間を割くのは合点がいくことではあるが、物流の2024年問題の本質を見失わないようにしたいところだ。

大型予算の投下： 生産性向上を支援

令和5年補正予算・令和6年度当初予算案における政策パッケージ関係予算総括表によると、404億円余りの予算がこの「物流革新に向けた政策パッケージ」に充てられることになっている。特に多くの予算がついているのが「物流の効率化」だ。設備投資の促進や物流DX・GX、物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援など、幅広い内容に対し357億円余りが配分されている。これ

らの分野に予算が多く割かれることで、民間のさまざまなテクノロジーやアイデアの導入が進み、ビジネスの活性化も期待されるだろう。規制的措施だけでなく、予算という形でも業界を支援していくという政府の姿勢は、荷主・物流事業者双方にとって歓迎すべきことと思われる。

中長期計画に見る行政の危機感

2024年2月16日の第4回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で、「2030年度に向けた政府の中長期計画」が発表された。物流施策にはさまざまな省庁が関与しており、行政一丸となってこの危機を乗り越えようという姿勢がうかがえる。

例えば、無人化・自動化関連でいうと、主要施策の(2)「デジタル技術を活用した物流効率化」に深く関わっているのが、経産省などを中心に進んでいる「デジタルライフライン全国総合整備計画」である。このデジタルライフラインの中で、「自動運転やドローン物流」は24年

度からの実装に向けて準備が進んでいる。例えば、埼玉県秩父エリアでは150km以上のドローン航路が、駿河湾沼津・浜松等では深夜時間帯において100km以上のデジタル情報配信道(自動運転道のこと)が整備される予定となっている。また主要施策(3)「多様な輸送モードの活用推進」の中に含まれる「自動物流道路の構築」については、今年2月に国交省で「自動物流道路に関する検討会」が発足し、7月25日に想定ルート選定も含め中間とりまとめが発表された。

さらに(4)「高速道路の利便性向上」として、物流効率向上のための施策「大型トラックの法定速度を時速90kmに引き上げ」が挙げられている。警視庁で昨年7月に「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会」が発足し、大型トラックの法定速度の引き上げについて検討されてきた。結果、交通安全に大きな影響をもたらすとは考えられないとして、今年4月に道路交通法の施行令を改正し、法定速度時速90kmが実現した。

持続可能な物流確保のために

長時間労働の常態化、運転以外の業務の黙認、多重下請構造など、業界独特の慣習が根付いてきた物流業界。5年間の猶予を与えたものの、対応の進捗がはかばかしくない状況を見かね、大型予算と規制的措施という「アメとムチ」で業界に切り込む—というのが政府の対応であった。特にこの1年の議論と政策反映のペースは非常にスピーディで、このままでは経済の停滞につながるという政府の危機感が表れているように思える。

今回は、物流を中心に、建設、医療といった、2024年問題に直面している業界の課題と政府の対策をみてきた。いずれも国民の生活を支える重要な業界であり、これら業界が行き詰まっている現状は、日本の将来を暗示しているようで心が重くなる。しかし政府は2024年問題に対し、省庁横断で、ときに業界構造にもメスを入れながらドラスティックに対処していく姿勢だ。

2024年問題は、今年だけの問題ではなく、2024年「から」顕在化していくこれからの問題である。政府の対応が奏功し、国民の生活が守られることを心から望む。

次回は、日本をおびやかす労働力クライシス②「じわじわと迫る危機「生産人口の減少」として、人口構造の変化による影響と、中長期的な政府の方針について触れていきたい。

【図表3】物流危機に対する政府の対応

